GEMEENTE Steenwijkerland

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Steenwijkerland.

Nr. 29126
7 april
2015

# Nota Parkeernormen 2015 gemeente Steenwijkerland

## Uitgangspunten voor parkeren bij nieuwe (ver)bouwontwikkelingen en functiewijzigingen binnen de gemeente Steenwijkerland

### Inhoudsopgave



## 1. Inleiding

Het hanteren van parkeernormen is van belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Bij bouwplannen (nieuwbouw, verbouw, herontwikkeling etc.) ontstaat extra parkeerbehoefte. De hoeveelheid en de kwaliteit van de extra te realiseren parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van parkeernormen. Hierdoor wordt een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte voorkomen.

### 1.1 Aanleiding

Als gevolg van een wijziging van de Woningwet (De Reparatiewet BZK 2014) verliezen de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, waaronder de regeling betreffende het parkeren, hun werking. Dat betekent dat gemeenten deze parkeerregels voortaan in de bestemmingsplannen of beheer verordening moeten opnemen.

Om te voorkomen dat in elk bestemmingsplan de parkeernormen moet worden beschreven, is het mogelijk om een Nota Parkeernormen vast te stellen. In deze nota wordt de parkeernormering van elke te (her)ontwikkelen functie binnen de gemeente Steenwijkerland afgedekt. Vanuit het betreffende bestemmingsplan kan naar de Nota Parkeernormen worden verwezen. Omgekeerd dient deze nota ook dienen als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend.

**1.2 Nota Parkeernormen**
De basis voor deze Nota Parkeernormen is het ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) en publicatie 317 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering' van CROW - het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In het ASVV2012 en de CROW-publicatie 317 zijn actuele parkeerkencijfers opgenomen en richtlijnen voor de maatvoering van de verschillende parkeervakken vastgelegd.

De inhoud van deze nota is het toetsingskader voor het hanteren van parkeernormen bij (ver)bouwaanvragen en stelt de eisen aan het aantal en de kwaliteit van de per functie aan te leggen parkeerplaatsen. Zowel voor de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein als in de openbare ruimte.

## 2. Parkeernormen

**2.1 Inleiding**
De hoogte van de parkeernormen wordt onder andere aan de hand van de stedelijkheids-graad en de indeling van de stedelijke zones bepaald. Ook is gekeken naar het gemiddelde autobezit per huishouden in Steenwijkerland. In dit hoofdstuk wordt onderbouwd op basis van welke gegevens de hoogte van de parkeernormen zijn bepaald.

**2.2 Stedelijkheidsgraad**
In het door het CROW opgestelde ASVV 2012 en afgeleid hiervan publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is voor de berekening van de parkeernormen rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de bereikbaarheidskenmerken van de verschillende locatie binnen de gemeente.

Onder de stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Verondersteld wordt dat het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het parkeer kencijfer afhankelijk is van de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone binnen het grondgebied. Naarmate de omgevingsadressen dichtheid afneemt, is het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen lager met als gevolg een hoger parkeerkencijfer.

Door het CROW wordt voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen aangehouden.

| Klasse | Omgevingsadressen dichtheid (adressen per km2) |
|---|---|
| Zeer sterk stedelijk | > 2.500 |
| Sterk stedelijk | 1.500-2.500 |
| Matig stedelijk | 1.000-1.500 |
| **Weinig stedelijk** | **500-1.000** |
| Niet stedelijk | <500 |

Voor de gemeente Steenwijkerland is de klasse **weinig stedelijk** van toepassing. Het aantal adressen per km2 bedraagt in deze klasse tussen de 500 en 1.000 adressen. In de Nationale Atlas Volksgezondheid (bron:www.zorgatlas.nl) staat vermeld dat de omgevingsadressen dichtheid van Steenwijkerland in 2013 **591** adressen per km2 bedraagt.

**2.3 Indeling stedelijke zones**
Door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de stad, vooral openbaar vervoer, is gebleken dat de functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag. Buiten het centrum is het aanbod en kwaliteit hiervan veel minder waardoor het autobezit hier hoger wordt verondersteld.

De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers zijn daarom onderscheiden naar stedelijke zone waarbij een onderscheid is gemaakt tussen het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied.

Gelet op de kenmerken van de verschillende kernen binnen de gemeente Steenwijkerland is gekozen om alleen de binnenstad van Steenwijk aan te merken als “centrum” (het gebied binnen de vesting).

De overige gebieden binnen de bebouwde kom van Steenwijk, evenals de kernen Vollenhove en Oldemarkt worden aangemerkt als "rest bebouwde kom". In Vollenhove en Oldemarkt is sprake van een redelijk zelfvoorzienend winkelaanbod. De overige gebieden binnen de gemeente worden aangemerkt als "buitengebied".

In bijlage 3 is op kaart is weergegeven wat in de gemeente Steenwijkerland de begrenzing is van de verschillende stedelijke zones.

### 2.4 Autobezit Steenwijkerland

Uit statistische informatie (per 1-1-2014) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (www.cbs.nl) blijkt het gemiddelde autobezit per huishouden in Steenwijkerland **1,3** auto bedraagt. In het centrum van Steenwijk is het gemiddelde autobezit per huishouden **0,7** auto's. Het gemiddelde autobezit per huishouden binnen de rest van de bebouwde kom van Steenwijk bedraagt **1** auto. Voor de kernen Vollenhove en Oldemarkt bedraagt het gemiddelde autobezit **1,1** auto respectievelijk **1,3** auto per huishouden. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de overige kernen en het buitengebied bedraagt **1,4** auto's.

### 2.5 Toe te passen parkeernormen

De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers hebben een bandbreedte. Deze bandbreedte betreft een minimaal en maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit betekent dat het te realiseren parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet blijven en niet mag worden over- of onderschreden.

Bij de huidige werkwijze bij het aanvragen van een omgevingsvergunning wordt de minimumnorm gehanteerd voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. De ervaring met het hanteren van de minimumnormen is dat er in de praktijk voldoende parkeerplaatsen zijn.

In bijlage 1 zijn de minimale parkeernormen opgenomen zoals vastgelegd in publicatie 317. Gedifferentieerd naar stedelijke zone. In deze normering is rekening gehouden met een aandeel van bezoekers van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Voor het centrum is de parkeernorm, afhankelijk van het type woning, tussen de 0,7 en 1,4 parkeerplaatsen per woning. Voor de rest bebouwde kom is de parkeernorm tussen de 1,0 en 1,9 parkeerplaatsen per woning. Voor het buitengebied is de parkeernorm tussen de 1,0 en 2,0 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeernormen sluiten aan bij het huidige gemiddelde autobezit per huishouden. Op basis van ervaringen wordt verwacht dat de vast te stellen parkeernormen voldoende zijn voor de parkeervraag.

## 3. Parkeernormensystematiek

### 3.1 Inleiding

Op basis van de omvang van de (ver)bouwontwikkeling en de parkeernormen vermeld in bijlage 1, kan het aantal parkeerplaatsen worden bepaald. Het aantal parkeerplaatsen is echter niet het enige criterium. Zo is ook van belang is dat de maatvoering van de parkeerplaatsen voldoen en de parkeerplaatsen op de gewenste locatie liggen. In sommige gevallen hoeft de aanvrager geen parkeerplaatsen aan te leggen, omdat er al voldoende parkeerplaatsen aangelegd zijn. In dit hoofdstuk wordt de systematiek aan de hand van voorbeelden nader toegelicht.

In de parkeernormensystematiek zijn de volgende onderdelen te onderscheiden:

- Berekening parkeerbehoefte
- Wijziging functie gebouw / perceel
- Locatie van de parkeerplaatsen
- Kwaliteit van de parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik parkeerplaatsen
- Ontheffing parkeernormen
- Laden en lossen

### 3.2 Berekening parkeerbehoefte

In bijlage 1 is een tabel opgenomen met de parkeernormen per functie, onderverdeeld naar de gedefinieerde stedelijke zones. In de laatste kolom staat het aandeel bezoekers. Het aandeel bezoekers is al verwerkt in de parkeernorm en komt er dus niet bovenop. Op basis van het type functie, de omvang en in welke stedelijke zone de functie valt, kan de parkeerbehoefte worden bepaald.

De tabel met de parkeernormen per functie is niet onuitputtelijk. Het is soms lastig in te schatten onder welke functie een (ver)bouwontwikkeling valt. In CROW-publicatie 317 wordt voor sommige functies een nadere toelichting gegeven. Er zullen altijd (ver)bouwontwikkelingen zijn die niet onder één van

de functies in de tabel vallen. In dat geval moet de aanvrager op basis van referentiesituaties inzichtelijk maken wat de verwachte parkeerbehoefte is.

Voor etagewoningen (koop) wordt een onderverdeling aangehouden van duur, midden en goedkoop en voor etagewoningen (huur) wordt onderscheid gemaakt tussen duur en midden/goedkoop. Voor deze onderverdeling wordt aangesloten bij de woningcriteria van het volkshuisvestingsbeleid en de met woningcorporaties gemaakte prestatieafspraken.

*Voorbeeld 1*
*Een ontwikkelaar wil twee vrijstaande woningen bouwen in Onna . Onna valt in de stedelijke zone "buitengebied". Voor een vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,0. De aanvrager moet 4 parkeerplaatsen aanleggen.*

*Voorbeeld 2*
*Een bank wil een kantoor bouwen in een woonwijk van Steenwijk. De bruto vloeroppervlakte ( bvo ) van het kantoor is 600 m2. Het gebied valt in de stedelijke zone "rest bebouwde kom". Voor een kantoor met een baliefunctie geldt een norm van 3,3 per 100 m2 bvo : 3,3 x 6 = 19,8. De uitkomst wordt afgerond op hele getallen. De bank moet 20 parkeerplaatsen aanleggen.*

**3.3 Wijziging functie gebouw / perceel**
Bij de berekening van de parkeernormen wordt als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie worden afgewikkeld. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.
Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (mits het gebruik is vergund c.q. toegestaan), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

*Voorbeeld*
*In het buitengebied staan twee (vervallen) vrijstaande woningen. Deze worden gesloopt en vervangen door een appartementencomplex met 10 appartementen (koop, midden). De huidige woningen hebben theoretisch een parkeerbehoefte van 4 parkeerplaatsen. Voor het appartementencomplex geldt een norm van 1,5 parkeerplaatsen per appartement. De op te leggen parkeernorm is 15 parkeerplaatsen. De aanvrager dient 15 minus 4 = 11 parkeerplaatsen aan te leggen*

Van bovenstaande wordt afgeweken indien de huidige functie met een lage dagelijkse parkeervraag en een hoge incidentele parkeerdruk (waarbij in de piekmomenten niet aan de vraag wordt voldaan), wordt vervangen door een functie met een hogere dagelijkse parkeerdruk zonder grote pieken.

*Voorbeeld*
*In een woonwijk in Steenwijk staat een religiegebouw. Op zondagen is de parkeerdruk het hoogst. Parkeren op eigen terrein is niet mogelijk. De huidige theoretische parkeerbehoefte is 0,1 parkeerplaats per zitplaats. Het aantal zitplaatsen is 60. Dit betekent een parkeernorm van 6 parkeerplaatsen. In het religiegebouw is ook een kantoor zonder baliefunctie gevestigd. Hiervoor geldt een theoretische parkeerbehoefte van 2,3 parkeerplaatsen.*

*Nu wil een ontwikkelaar het religiegebouw vervangen door een appartementencomplex met 5 appartementen (huur, goedkoop). Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,0 per woning. Er moeten dus 5 parkeerplaatsen worden aangelegd. In dit geval wordt geen rekening gehouden met de incidentele parkeerdruk, aangezien de vorige functie geen aanbod had voor de incidentele parkeerdruk. De ontwikkelaar moet in dit geval 5 minus 2 (huidige parkeernorm kantoor) = 3 parkeerplaatsen realiseren.*

**3.4 Locatie van de parkeerplaatsen**
*Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein*
Aanvragers zijn in principe verplicht om de voor hun bouw of ontwikkelinitiatief van toepassing zijnde parkeernorm op het eigen terrein aan te leggen. De parkeerbehoefte moet dus op eigen terrein worden opgelost. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In de meeste gevallen is "eigen erf" en "eigen terrein" hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel.

Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken kan het hele plangebied als het "eigen terrein" worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/moet worden. Als het eigen terrein qua parkeren voor een bepaald project of ruimtelijke ontwikkeling ruimer kan worden opgevat dan het eigen, private perceel zal dat in het betreffende bestemmingsplan of de betreffende omgevingsvergunning voor dat project of die ontwikkeling worden aangegeven en gemotiveerd.

*Bezoekersparkeren woningen*
Met de hoogte van de parkeernormen is rekening gehouden met bezoekersparkeren. Per woning wordt uitgegaan van 0,3 parkeerplaats per woning. Het heeft de voorkeur, indien de openbare ruimte dit toelaat, om het bezoekersparkeren in de openbare ruimte te realiseren. Het voordeel hiervan is dat de parkeerplaatsen door iedereen gebruikt kunnen worden. In het geval dat één van de bewoners veel visite heeft, dan zijn er meerdere parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar. Als in een straat het parkeren alleen op eigen terrein plaatsvindt en de straat te smal is om er te kunnen parkeren, dan ontstaan er gelijk problemen als één van de bewoners veel visite heeft.

*Bezoekersparkeren werken en voorzieningen*
In publicatie 317 wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met een aandeel van bezoekers aan de ontwikkelen functie. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen voor het bepalen van de parkeernorm openbaar toegankelijk te zijn. Anders wordt de parkeernorm verhoogd met het aandeel van bezoekers.

*Parkeren buiten het eigen terrein*
Als op het eigen terrein geen afdoende parkeeroplossing kan worden gerealiseerd, is het mogelijk dat een initiatiefnemer ten behoeve van zijn initiatief parkeerruimte elders huurt of koopt. Door het overleggen van een huurcontract voor onbepaalde tijd of koopovereenkomst kan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein neerwaarts worden bijgesteld. Een andere optie is dat het parkeren in de openbare ruimte wordt opgelost.

Algemeen uitgangspunt indien het parkeren buiten het eigen terrein wordt opgelost. De parkeerplaatsen dienen op zo kort mogelijke loopafstand van de ontwikkeling komen te liggen en het mag niet leiden tot parkeerproblemen in de openbare ruimte. Als richtlijn voor een maximaal acceptabele loopafstand gelden de loopafstanden van de CROW. In onderstaande tabel staan de acceptabele (maximale) loopafstanden per functie vermeld.

| Functie | Acceptabele loopafstanden |
|---|---|
| Wonen | 100 meter |
| Winkelen | 200 – 600 meter |
| Werken | 200 – 800 meter |
| Ontspanning | 100 meter |
| Gezondheidszorg | 100 meter |
| Onderwijs | 100 meter |

Bij het parkeren buiten het eigen terrein wordt getoetst of deze parkeerplaatsen binnen de genoemde maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling worden aangelegd en of er geen alternatieven op kortere afstand zijn. Ook wordt getoetst of dit niet tot parkeerproblemen in de openbare ruimte leidt.

*Voorbeeld 1*
*In een woonwijk wordt een kantoor gerealiseerd, waarvoor de parkeernorm 50 parkeerplaatsen bedraagt. Er ligt een parkeergarage net buiten de wijk, maximaal 180 meter lopen. Het risico bestaat dat het personeel de auto in de wijk gaat parkeren waardoor in deze wijk parkeerproblemen kunnen gaan ontstaan. In dit geval wordt geen medewerking verleend aan deze externe parkeeroplossing.*

*Voorbeeld 2*
*Dezelfde ontwikkeling, maar dan in de binnenstad. In de binnenstad is (overdag) geen parkeergelegenheid. In dit geval kan wel ruimtelijke medewerking worden verleend.*

**3.5 Kwaliteit parkeerplaatsen**
Van belang is dat de parkeerplaatsen aan een minimale maatvoering voldoen. Bij te smalle parkeervakken bijvoorbeeld zal het aantal te benutten parkeerplaatsen in de praktijk minder zijn dan omdat auto's op twee parkeerplaatsen parkeren in plaats van één.

*Parkeren op parkeerterreinen*
In het ASVV2012 staat de maatvoering vermeld voor parkeren op parkeerterreinen. Zowel voor algemene parkeerplaatsen als parkeerplaatsen voor gehandicapten. Deze maatvoering is afhankelijk van de wijze van inrichting van het parkeerterrein.

De maatvoering van aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de eisen vermeld in het ASVV2012. Als voorbeeld staat onderstaand de maatvoering vermeld van parkeerplaatsen op basis van langsparkeren en haaksparkeren (hoek van 90 graden).

Voor het parkeren op een (parkeer)terrein bij bijvoorbeeld een kantoor of een appartementencomplex is de maatvoering voor parkeervakken als volgt:
1. Langsparkeren: tenminste 2,00 meter diep en een lengte van tenminste 6,00 meter.
2. Haaksparkeren: tenminste 2,50 meter breed en een lengte van tenminste 5,00 meter. De rijbanen dienen 6,00 meter breed te zijn.

Voor gehandicaptenparkeerplaatsen is de maatvoering voor parkeervakken als volgt:
1. Langsparkeren: 3,50 meter diep en 6,00 meter in de lengte maar 7,50 meter lengte indien achter wordt in- en uitgestapt.
2. Haaksparkeren: 3,50 meter breed maar 3,00 meter bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak en 5,00 meter in de lengte.

*Parkeren op oprit of in garage(box)*
In onderstaande tabel is de minimale maatvoering opgenomen waaraan een oprit en een garage(box) moet voldoen. Voor opritten geldt als aanvullende eis dat er tenminste 1 meter vrije ruimte moet zijn om de voordeur, de garage of de steeg (voor bijvoorbeeld het stallen van een fiets) te kunnen bereiken. Voor de garage(box) geldt dat er naast de garage een ruimte moet zijn om de fietsen te kunnen stallen dan wel dat er een grotere garage wordt gebouwd.

| Parkeervoorziening | Kwaliteit |
|---|---|
| Enkele oprit | minimaal 5,50 meter diep en 2,40 meter breed |
| Lange oprit | minimaal 11,00 meter diep en 2,40 meter breed |
| Dubbele oprit | minimaal 5,50 meter diep en 4,50 meter breed |
| Garage (bij woning) | minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed |
| Garagebox (niet bij woning) | minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed |

De hierboven genoemde maatvoering van parkeerplaatsen geldt voor nieuwe ontwikkelingen. Wanneer er sprake is van vervanging van bestaande bebouwing en niet voldaan kan worden aan deze kwaliteit, kan daarvan worden afgeweken. In dit geval mag voor de kwaliteit van de parkeerruimte worden teruggevallen op de maatvoering van de (voorheen) geldende bouwverordening.

Volgens deze verordening moet/moest de ruimte voor het parkeren van auto's afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt/werd volgens de bouwverordening voldaan indien:

a. de afmetingen van bedoelde parkeerruimten tenminste 1,80m bij 5,00m en ten hoogste 3,25m bij 6,00m bedragen;
b. de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – tenminste 3,50m bij 5,00m bedragen.

### 3.6 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen
Bij sommige bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde (bestemmings)plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moeten worden gerealiseerd, kan dit leiden tot dure of financieel onhaalbare plannen. Vanuit de parkeerkwaliteit is dit ook niet nodig. Verschillende functies hebben vaak een piek in de behoefte op verschillende momenten in de week. Dezelfde parkeerplaatsen kunnen dus gebruikt worden voor meerdere voorzieningen: dubbelgebruik. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit.

Door het opstellen van een parkeerbalans kan de mate van (mogelijk) dubbelgebruik worden berekend. Indien in één (bouw)initiatief of ruimtelijke ontwikkeling meerdere functies worden gecombineerd dan wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de in de bijlage 2 vermelde aanwezigheidspercentages.

*Voorbeeld*
*In het centrum van Steenwijk wordt een kantoor zonder baliefunctie gerealiseerd van 600 m2 BVO. Hiervoor geldt een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per 100 m2 BVO. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bedraagt 9,6 parkeerplaatsen, afgerond 10 parkeerplaatsen. Boven het kantoor worden 5 dure koopappartementen gerealiseerd. De parkeernorm hiervoor bedraagt 1,2 parkeerplaatsen per appartement (inclusief 0,3 pp voor bezoekers parkeren). Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor de appartementen bedraagt 6 parkeerplaatsen. Het bruto aantal aan te leggen parkeerplaatsen bedraagt 16 parkeerplaatsen. In tabel 2 staan voor deze functies de volgende aanwezigheidspercentages vermeld.*

| Functie | Werkdag-ochtend | Werkdag-middag | Werkdag-avond | Koop avond | Werkdag nacht | Zaterdag middag | Zaterdag avond | Zondag middag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% |
| Woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% |
| Kantoren/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 5% | 0% | 0% | 0% | 0% |

*Dit leidt tot de volgende parkeervraag en maatgevende periode voor de berekening van de parkeervraag.*

| Functie | Aantal pp maximaal | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Koop avond | Werkdag nacht | Zaterdag middag | Zaterdag avond | Zondag middag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 4,5 | 2,25 | 2,25 | 4,05 | 3,6 | 4,5 | 2,7 | 3,6 | 3,15 |
| Woningen bezoekers | 1,5 | 0,15 | 0,3 | 1,2 | 1,05 | 0 | 0,9 | 1,5 | 1,05 |
| Kantoren/bedrijven | 9,6 | 9,6 | 9,6 | 0,48 | 0,48 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal | 15,6 | 12 | 12,15 | 5,73 | 5,13 | 4,5 | 3,6 | 5,1 | 4,2 |

*De maatgevende periode is gedurende een middag tijdens een werkdag. Afgerond dient voor deze bouwontwikkeling 12 parkeerplaatsen te worden aangelegd.*

### 3.7 Ontheffing parkeernorm

Indien het voldoen aan de parkeernormering van deze nota als gevolg van bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, kan worden besloten om van deze normering af te wijken. Dit betreft voornamelijk de situatie waarbij het voor een bepaald bouwinitiatief of bepaalde ruimtelijke ontwikkeling ruimtelijk en financieel-economisch voor een niet mogelijk is om op of buiten het eigen terrein (volledig) te voorzien in de parkeerbehoefte, terwijl dit initiatief of deze ontwikkeling van wel van maatschappelijk of van algemeen belang is.

Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een project dat in de gemeente de werkgelegenheid vergroot of voorziet in een nieuwe maatschappelijke voorziening die zeer wenselijk wordt geacht. In de omgevingsvergunning of een bestemmingsplan voor een dergelijk project kan dan worden uitgegaan een lagere parkeernorm.

Hierbij gelden wel de volgende voorwaarden:

a. er moet worden aangetoond dat er redelijkerwijze voldoende inspanning is gepleegd om te voldoen aan de parkeernormering;
b. de parkeernorming is (nog) de enige belemmerende factor voor de realisering van het initiatief of ontwikkeling.

Bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan zal iedere keer worden afgewogen in hoeverre deze afwijkingsmogelijkheid als een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in dat plan zal worden opgenomen.

### 3.8 Laden & lossen

De eis van voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen op eigen terrein, zoals vermeld in het huidige artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, blijft gehandhaafd. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze regeling zal waar nodig, in de nieuwe bestemmingsplannen (als bouwregel) worden op-/overgenomen.

## 4. Stappenplan toetsing parkeernormen

Op basis van de parkeernormensystematiek vermeld in hoofdstuk 3 wordt het volgende stappenplan gehanteerd voor het opleggen van parkeernormen bij aanvragen om een omgevingsvergunning.

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan of een functiewijziging is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte evenals de eventuele behoefte aan het laden of lossen van goederen. Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt.

   Indien voor het initiatief een omgevingsvergunning is vereist, dient bij de aanvraag omgevingsvergunning een oplossing voor de parkeernorm te zijn opgenomen. Bij een combinatie van

functies wordt de parkeernorm bepaald via een parkeerbalans aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 2.

2. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost conform de parkeernormering van Bijlage 1 van deze nota. De kwaliteit van de aan te leggen parkeerplaatsen voldoet aan de eisen gesteld in paragraaf 3.5. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In de meeste gevallen is ‘eigen erf’ en ‘eigen terrein’ hetzelfde.

   Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een (bouw)perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken, met de functie wonen, kan het begrip ‘eigen terrein’ (beleidsmatig) ruimer worden opgevat en kan het hele plangebied als het ‘eigen terrein’ worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/zal worden waarbij de parkeerbehoefte volledig in deze ruimte wordt opgevangen.

   De parkeerbehoefte van de nieuwe woonwijk mag niet (gedeeltelijk) worden afgewenteld op de openbare ruimte buiten deze wijk. In de betreffende bestemmingsplanregeling zal juridisch worden bepaald wat, voor wat betreft het parkeren, onder het eigen terrein wordt verstaan. Voor bestemmingsplannen die worden vastgesteld voor bestaand bebouwd gebied is dit het eigen erf, tenzij het bestemmingsplan expliciet anders is bepaald

3. Bij een verbouw of een functiewijziging wordt het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige functie en de nieuwe functie op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (mits vergund c.q. toegestaan), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

   Indien het een functiewijziging betreft waarbij een incidentele piekvraag naar parkeerplaatsen wijzigt in een structurele parkeervraag dan wordt een parkeernorm opgelegd zonder rekening te houden met de parkeernormering van de huidige functie.

4. Indien het realiseren van voldoende parkeergelegenheid voor een bouwplan of een functiewijziging op het eigen terrein ruimtelijk niet (volledig) mogelijk is of om andere redenen op overwegende bezwaren stuit, kan met een omgevingsvergunning worden toegestaan om op een andere wijze in de nodige parkeerruimte te voorzien. Het gaat hier om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan of een omgevingsvergunning op grond van de bouwverordening.
   In de aanvraag voor de omgevingsvergunning moet dan gemotiveerd worden aangegeven dat (een deel van) de vastgestelde parkeernorm (na toets punt 3) buiten het eigen terrein wordt ingevuld, waarna het aanleggen van parkeerplaatsen tot dit zelfde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein achterwege kan blijven. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen. Bijvoorbeeld een getekende koopovereenkomst of huurovereenkomst(en) voor parkeerplaatsen voor onbepaalde tijd.

   Burgemeester en wethouders kunnen in dit verband voorwaarden stellen aan de eisen aan de maximale loopafstand tussen de functie en de aan te leggen of beschikbare parkeerplaatsen. De in paragraaf 3.4 van deze nota aangegeven acceptabele loopafstanden gelden hierbij als richtlijn.

5. Indien door de initiatiefnemer wordt aangetoond dat het invullen van de parkeernorm zowel binnen als buiten het eigen terrein niet mogelijk is en het initiatief voldoet aan de in paragraaf 3.7 genoemde voorwaarden en criteria, kunnen burgemeester en wethouders op basis van een ruimtelijke en/of economische afweging besluit om via een omgevingsvergunning mee te werken aan dit initiatief zonder dat de parkeerbehoefte (volledig) wordt gerealiseerd. Indien dat niet het geval is, wordt de aanvraag omgevingsvergunning afgewezen.

# Bijlage 1 bij Nota Parkeernormen gemeente Steenwijkerland 2015

## Parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen

1. Hoofdgroep Wonen

Woning (norm per woning)

| Type woning | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Koop, vrijstaand | 1,4 | 1,9 | 2,0 | 0,3 pp per woning |
| Koop, twee-onder-een-kap | 1,3 | 1,8 | 1,8 | |
| Koop, tussen/hoek | 1,1 | 1,6 | 1,6 | |
| Koop, etage, duur * | 1,2 | 1,7 | 1,7 | |
| Koop, etage, midden * | 1,0 | 1,5 | 1,5 | |
| Koop, etage, goedkoop * | 0,9 | 1,2 | 1,2 | |
| Huurhuis, vrije sector ** | 1,1 | 1,6 | 1,6 | |
| Huurhuis, sociale huur** | 0,9 | 1,2 | 1,2 | |
| Huur, etage, duur ** | 1,0 | 1,5 | 1,5 | |
| Huur, etage, midden/goedkoop ** | 0,7 | 1,0 | 1,0 | |
| Aanleunwoning en serviceflat | 0,8 | 1,0 | 1,0 | |

*Indeling categorie o.b.v. prijscategorieën vastgesteld in Visie op Wonen en Leefbaarheid

**Indeling categorie o.b.v. prestatieovereenkomst Wonen en Leefbaarheid met woningcorporaties

Kamerverhuur (norm per kamer)

| Type woning | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Zelfstandig, niet-studenten | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,2 pp per kamer |
| Studenten, niet-zelfstandig | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |

2. Hoofdgroep Werken (norm per 100 m2 BVO)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie) | 1,6 | 2,3 | 2,3 | 5% |
| Commerciële dienstverlening (Kantoor met baliefunctie) | 2,2 | 3,3 | 3,3 | 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | 1,3 | 2,1 | 2,1 | 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 0,4 | 0,8 | 0,8 | 5% |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 1,1 | 1,7 | 1,7 | 5% |

3. Hoofdgroep Winkelen en Boodschappen (norm per 100 m2 BVO)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo) | 1,3 | 3,1 | n.v.t. | 89% |
| Discountsupermarkt | 2,7 | 6,5 | n.v.t. | 96% |
| Fullservice supermarkt (laag en middelmatig prijsniveau) | 2,6 | 5,2 | n.v.t. | 93% |
| Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) | 3,1 | 4,6 | n.v.t. | 93% |
| Grote supermarkt (>2.500 wvo) | 5,6 | 7,6 | n.v.t. | 84% |
| Groothandel in levensmiddelen | n.v.t. | 6,1 | n.v.t. | 80% |
| Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inw. | 3,1 | n.v.t. | n.v.t. | 92% |
| Buurt- en dorpscentrum | n.v.t. | 3,0 | n.v.t. | 72% |
| Wijkcentrum (klein) | n.v.t. | 3,9 | n.v.t. | 76% |
| Wijkcentrum (gemiddeld) | n.v.t. | 4,5 | n.v.t. | 79% |
| Wijkcentrum (groot) | n.v.t. | 5,1 | n.v.t. | 81% |
| Stadsdeelcentrum | n.v.t. | 5,8 | n.v.t. | 85% |
| Kringloopwinkel | n.v.t. | 1,7 | 2,0 | 89% |
| Bruin- en witgoedzaken | 3,3 | 7,4 | 8,5 | 92% |
| Woonwarenhuis/woonwinkel | 1,0 | 1,7 | 1,7 | 91% |
| Woonwarenhuis (zeer groot) | n.v.t. | 4,4 | 4,4 | 95% |
| Meubelboulevard/woonboulevard | n.v.t. | 2,3 | n.v.t. | 93% |
| Winkelboulevard | n.v.t. | 4,2 | n.v.t. | 94% |
| Outletcentrum | n.v.t. | 9,4 | 9,4 | 94% |
| Bouwmarkt | n.v.t. | 2,2 | 2,2 | 87% |
| Tuincentrum (incl. buitenruimte) | n.v.t. | 2,4 | 2,6 | 89% |
| Groencentrum (incl. buitenruimte) | n.v.t. | 2,4 | 2,6 | 89% |

(norm per m1 kraam)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Weekmarkt (bij wijk-, buurt- en dorpscentrum) | 0,18 | 0,18 | n.v.t. | 85% |

4a. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (norm per 100m2 BVO)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Bibliotheek | 0,2 | 0,9 | 1,1 | 97% |
| Museum | 0,5 | 1,0 | n.v.t. | 95% |
| Bioscoop | 2,2 | 10,2 | 12,7 | 94% |
| Filmtheater/filmhuis | 1,6 | 6,9 | 8,9 | 97% |
| Theater/schouwburg | 5,9 | 8,3 | 10,5 | 87% |
| Musicaltheater | 2,4 | 3,5 | 4,6 | 86% |
| Casino | 5,2 | 6,0 | 7,5 | 86% |
| Bowlingcentrum | 1,1 | 2,3 | 2,3 | 89% |
| Biljart-/snookercentrum | 0,6 | 1,1 | 1,5 | 87% |
| Dansstudio | 1,1 | 5,0 | 6,9 | 93% |
| Fitnessstudio/sportschool | 0,9 | 4,3 | 6,0 | 87% |
| Fitnesscentrum | 1,2 | 5,8 | 6,9 | 90% |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) | n.v.t. | 8,8 | 9,8 | 99% |
| Sauna, hammam | 2,0 | 6,2 | 6,8 | 99% |
| Sporthal | 1,3 | 2,6 | 3,2 | 96% |
| Sportzaal | 0,9 | 2,6 | 3,3 | 94% |
| Tennishal | 0,2 | 0,4 | 0,4 | 87% |
| Squashhal | 1,5 | 2,6 | 3,1 | 84% |
| Kunstijsbaan (<400 meter) | 1,0 | 1,6 | 1,8 | 98% |
| Kunstijsbaan (400 meter) | n.v.t. | 2,3 | 2,5 | 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner | 0,6 | 2,2 | 2,6 | 97% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) groot | 1,2 | 3,1 | 3,6 | 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal) zeer groot | 2,5 | 4,4 | 4,9 | 98% |

4b. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (diverse normen)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Zwembad overdekt* per 100 m2 bassin | n.v.t. | 10,5 | 12,3 | 97% |
| Zwembad openlucht* per 100 m2 bassin | n.v.t. | 11,9 | 14,8 | 99% |
| Sportveld (per ha netto terrein) | 13,0 | 13,0 | 13,0 | 95% |
| Stadion (per zitplaats) | 0,04 | 0,04 | n.v.t. | 99% |
| Jachthaven (per ligplaats) | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| Golfoefencentrum (per centrum) | n.v.t. | 49,1 | 54,2 | 93% |
| Golfbaan (18 holes, 60 Ha) | n.v.t. | 86,0 | 108,3 | 98% |
| Manege (paardenhouderij) (per box) | n.v.t. | n.v.t. | 0,3 | 90% |
| Dierenpark (per ha, netto terrein) | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 99% |
| Attractie- en pretpark (per ha, netto terrein) | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 99% |
| Volkstuin (per 10 tuinen) | n.v.t. | 1,2 | 1,3 | 100% |

*Combinatie overdekt en oplucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de norm overdekt per 100m2 bassin en norm openlucht per 100m2 bassin

5. Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie (diverse normen)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Camping (kampeerterrein) per standplaats | n.v.t. | n.v.t. | 1,1 | 90% |
| Bungalowpark (huisjescomplex) per bungalow | n.v.t. | 1,6 | 2,0 | 91% |
| 1* Hotel per 10 kamers | 0,3 | 2,4 | 4,4 | 77% |
| 2* Hotel per 10 kamers | 1,2 | 4,0 | 6,0 | 80% |
| 3* Hotel per 10 kamers | 1,7 | 4,7 | 6,3 | 77% |
| 4* Hotel per 10 kamers | 3,0 | 7,0 | 8,5 | 73% |
| 5* Hotel per 10 kamers | 4,7 | 10,2 | 11,8 | 65% |
| Café/bar/cafetaria per 100 m2 bvo | 5,0 | 6,0 | n.v.t. | 90% |
| Restaurant per 100 m2 bvo* | 10,0 | 14,0 | n.v.t. | 80% |
| Discotheek per 100m2 bvo | 5,0 | 18,8 | 18,8 | 99% |
| Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw per 100m2 bvo | 4,0 | 6,0 | n.v.t. | 99% |

*inbegrepen Mc Donalds of vergelijkbaar

6. Hoofdgroep Gezondheidszorg en (Sociale) voorzieningen (diverse normen)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Huisartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer | 2,0 | 3,0 | 3,0 | 57% |
| Apotheek per apotheek | 2,1 | 3,1 | n.v.t. | 45% |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum) per behandelkamer | 1,1 | 1,7 | 1,7 | 57% |
| Consultatiebureau per behandelkamer | 1,2 | 1,8 | 1,9 | 50% |
| Consultatiebureau voor ouderen per behandelkamer | 1,2 | 1,9 | 2,1 | 38% |
| Tandartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer | 1,4 | 2,3 | 2,4 | 47% |
| Gezondheidscentrum * per behandelkamer | 1,4 | 2,2 | 2,2 | 55% |
| Ziekenhuis per 100m2 BVO | 1,4 | 1,8 | 1,9 | 29% |
| Crematorium per (deels) gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | 25,1 | 25,1 | 99% |
| Begraafplaats per (deels) gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | 26,6 | 26,6 | 97% |
| Penitentiaire inrichting per 10 cellen | 1,4 | 3,0 | 3,4 | 37% |
| Religiegebouw per zitplaats | 0,1 | 0,1 | n.v.t. | |
| Verpleeg- en verzorgingshuis per wooneenheid | 0,5 | 0,5 | n.v.t. | 60% |

7. Hoofdgroep onderwijs (diverse normen)

| Functie | Centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied | Aandeel van bezoekers |
|---|---|---|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche)* per 100 m2 BVO | 0,9 | 1,3 | 1,4 | 0% |
| Basisonderwijs* per leslokaal | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0% |
| Middelbare school** per 100 leerlingen | 2,7 | 3,9 | 3,9 | 11% |
| ROC** per 100 leerlingen | 3,8 | 4,9 | 4,9 | 7% |
| Hogeschool *** per 100 studenten | 7,4 | 8,9 | 8,9 | 72% |
| Universiteit *** per 100 studenten | 11,4 | 14,7 | 14,8 | 48% |
| Avondonderwijs *** per 10 studenten | 3,6 | 5,8 | 9,5 | 95% |

* exclusief kiss&ride
** bezoekers zijn leerlingen
*** bezoekers zijn studenten

## Bijlage 2 bij Nota Parkeernormen gemeente Steenwijkerland 2015

### Aanwezigheidspercentages

In gebieden waar meerdere functies aanwezig zijn, is vaak een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dan dat niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.

Aanwezigheidspercentages geven per periode indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik (minimaal twee functies). Voor het bepalen van de parkeervraag binnen een ontwikkelgebied worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

| Functie | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Koop avond | Werkdag nacht | Zaterdag middag | Zaterdag avond | Zondag middag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% |
| Woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% |
| Kantoren/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 5% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 75% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Detailhandel | 30% | 60% | 10% | 75% | 0% | 100% | 0% | 0% |
| Grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 80% | 0% | 100% | 0% | 0% |
| Supermarkt | 30% | 60% | 40% | 80% | 0% | 100% | 40% | 0% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 100% | 0% | 100% | 100% | 75% |
| Sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 50% | 0% | 100% | 25% | 100% |
| Bioscoop/theater/ podium etc. | 5% | 25% | 90% | 90% | 0% | 40% | 100% | 40% |
| Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/ consultatiebureau | 100% | 75% | 10% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% |
| Verpleeghuis/ verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat | 50% | 50% | 100% | 100% | 25% | 100% | 100% | 100% |
| Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers | 60% | 100% | 60% | 60% | 5% | 60% | 60% | 60% |
| Ziekenhuis medewerkers | 75% | 100% | 40% | 40% | 25% | 40% | 40% | 40% |
| Dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% |

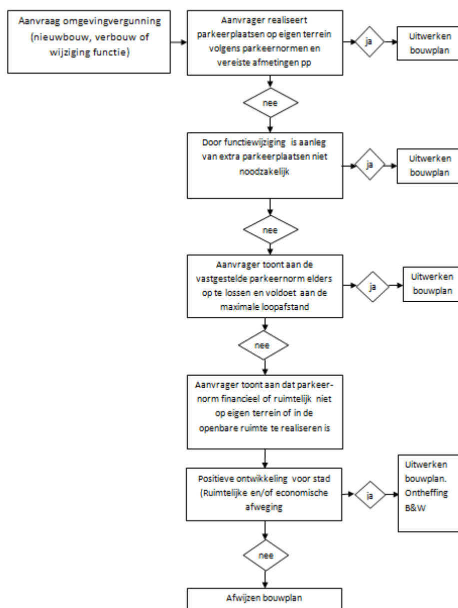
**Tabel aanwezigheidspercentages**

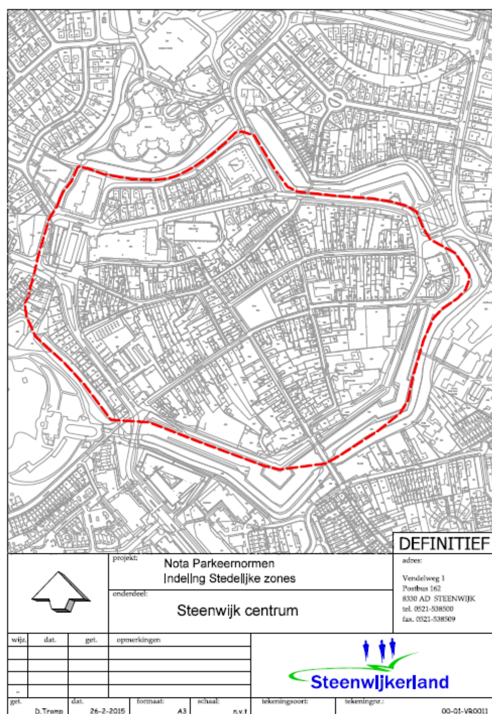
## Bijlage 3 Indeling stedelijke zones

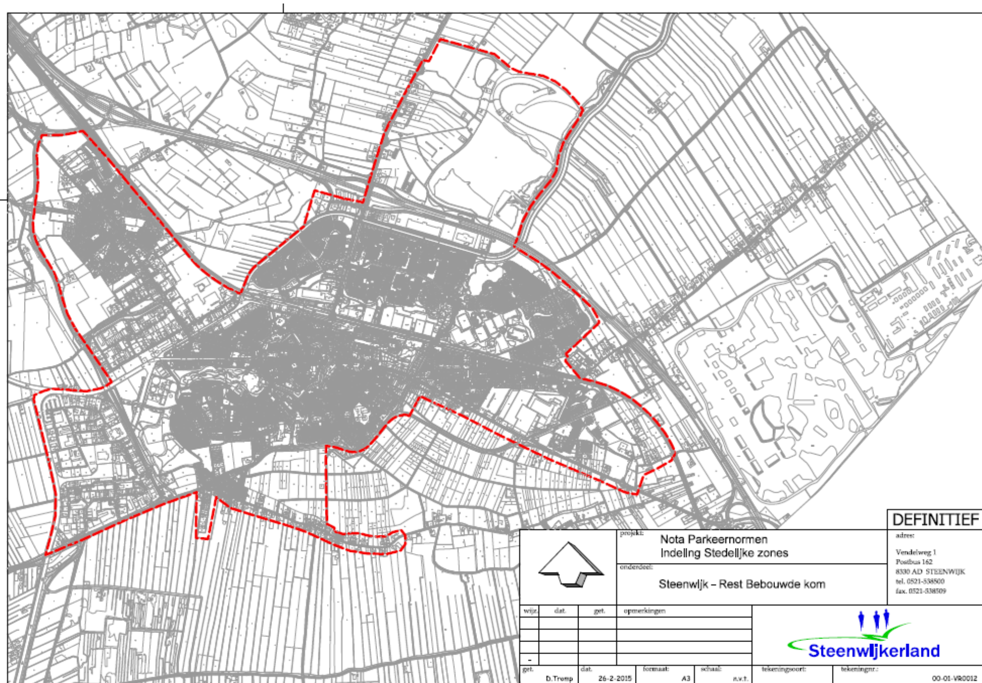
| Bijlage 3 | |
|---|---|
| | |
| **Autobezit per wijk/buurt gemeente Steenwijkerland per 1-1-2014** | |
| **Wijken en buurten** | **Gemiddeld aantal auto's per huishouden** |
| **Centrum Steenwijk** | 0.7 |
| | |
| **Rest bebouwde kom Steenwijk** | |
| Wijk 00 Stad-Steenwijk | 1.1 |
| Steenwijk West | 0.7 |
| Steenwijkerdiep | 1.1 |
| Torenlanden | 1 |
| Oostwijken. De Beitel | 0.9 |
| Olingenborgh | 0.8 |
| Woldmeenthe | 1.3 |
| Oostermeenthe | 1 |
| Nieuwe gagels | 1.3 |
| De gagels | 1 |
| **Gemiddelde rest bebouwde kom Steenwijk** | 1.0 |
| | |
| **Rest bebouwde kom overige kernen** | |
| Oldemarkt | 1.3 |
| Vollenhove | 1.1 |
| | |
| **Buitengebied** | |
| Tuk | 1.3 |
| Zuidveen | 1.3 |
| Steenwijkerwold | 1.2 |
| Willemsoord | 1.5 |
| Eesveen | 1.6 |
| Witte Paarden | 1.8 |
| Kallenkote | 1.6 |
| Buitengebied Steenwijk Oost | 1.9 |
| Buitengebied Steenwijk West | 1.2 |
| Buitengebied Steenwijk Noord | 1.1 |
| Buitengebied Steenwijk Zuid | 0.9 |
| Buitengebied Willemsoord | 1.1 |
| Wijk 02 Oldemarkt | 1.3 |
| Verspreide huizen Paasloo | 1.5 |
| Wijk 03 Kalenberg | 1.3 |
| Kalenberg | 1.2 |
| Ossenzijl | 1.3 |
| Wijk 04 Kuinre | 1.2 |
| Kuinre | 1.2 |
| Wijk 05 Blankenham | 1.6 |
| Kerkbuurt | 1.5 |
| Dijkdorp Blankenham | 1.5 |
| Wijk 06 Scheerwolde | 1.4 |
| Scheerwolde | 1.2 |
| Wetering | 1.5 |
| Wijk 07 Vollenhove | 1.1 |
| Moespot-Leeuwte | 1.4 |
| Wijk 08 Sint Jansklooster | 1.3 |
| Sint Jansklooster kern | 1.2 |
| Verspreide huizen Leeuwte (gedeeltelijk) | 1.8 |
| Wijk 09 Heetveld | 1.4 |
| Heetveld kern | 1.5 |
| Tussen Sint Jansklooster en Heetveld | 1.2 |
| Verspreide huizen Barsbeek | 1.7 |
| Verspreide huizen Kadoelen en omgeving | 1.4 |
| Wijk 10 Belt-Schutsloot | 1.4 |
| Belt-Schutsloot | 1.4 |
| Wijk 11 Wanneperveen | 1.3 |
| 't Haagje | 1.3 |
| Blauwehand | 1.8 |
| Wanneperveen | 1.3 |
| Wijk 12 Dinxterveen | 1.5 |
| Dinxterveen | 1.6 |
| Wijk 13 Giethoorn-Zuid | 1.3 |
| Giethoorn-Zuid | 1.3 |
| Plan Cornelisgracht | 1.1 |
| Wijk 14 Giethoorn-Noord | 1.2 |
| Giethoorn-Noord kern | 1.1 |
| Overig Giethoorn-Noord | 1.4 |
| Wijk 15 Dwarsgracht | 1.4 |
| Dwarsgracht | 1.4 |
| Wijk 16 Blokzijl | 1.2 |
| Blokzijl kern | 1.1 |
| **Gemiddelde buitengebied** | 1,4 |

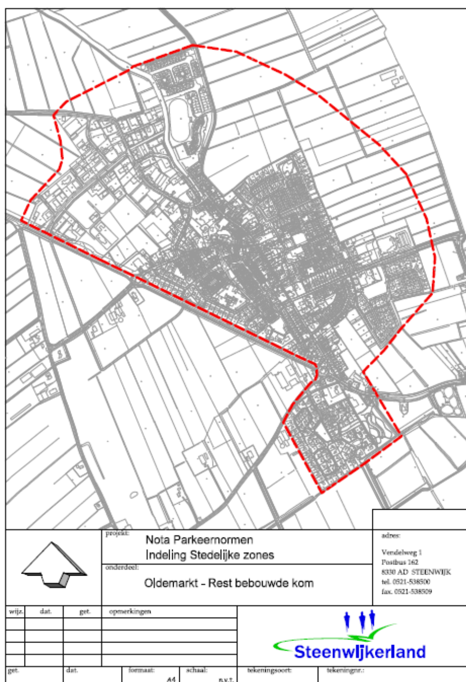
**Beslisschema toetsing (ver)bouwontwikkelingen op parkeren**

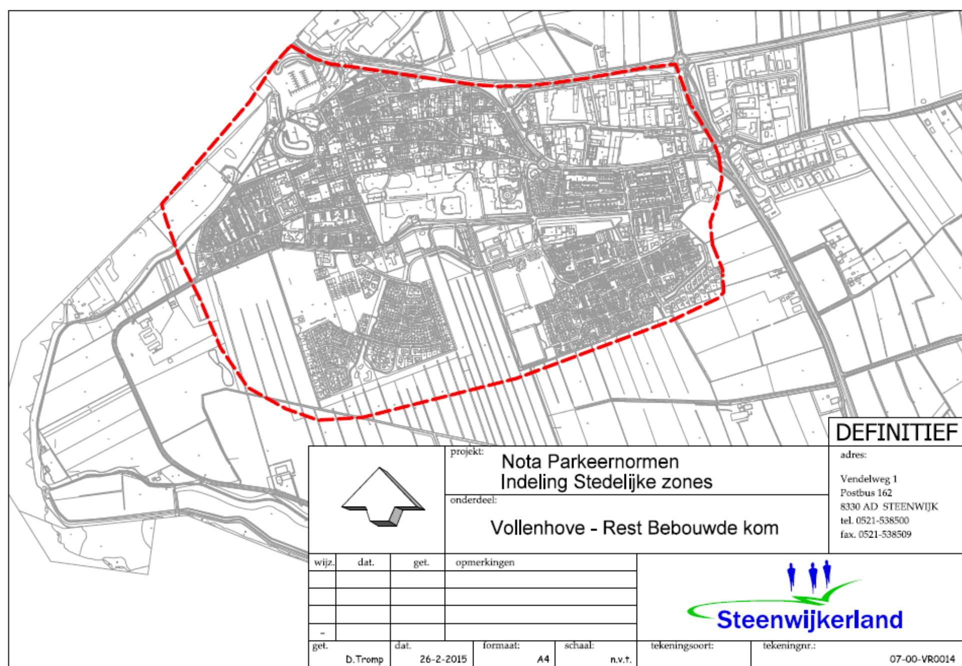
Schematisch ziet het stappenplan voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel "parkeren" er dan als volgt uit.




DEFINITIEF
projekt:
Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones
onderdeel:
Steenwijk centrum
adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509
wijz.
dat.
get.
opmerkingen
Steenwijkerland
get.
D.Tromp
dat.
26-2-2015
formaat:
A3
schaal:
n.v.t
tekeningsoort:
tekeningnr.:
00-01-VR0011


DEFINITIEF
projekt:
Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones
onderdeel:
Steenwijk – Rest Bebouwde kom
adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509
wijz.
dat.
get.
opmerkingen
Steenwijkerland
get.
D.Tromp
dat.
26-2-2015
formaat:
A3
schaal:
n.v.t.
tekeningsoort:
tekeningnr.:
00-01-VR0012


projekt:
Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones
onderdeel:
Oldemarkt - Rest bebouwde kom
adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509
wijz.
dat.
get.
opmerkingen
Steenwijkerland
get.
dat.
formaat:
A4
schaal:
n.v.t.
tekeningsoort:
tekeningnr.:


DEFINITIEF
projekt:
Nota Parkeernormen
Indeling Stedelijke zones
onderdeel:
Vollenhove - Rest Bebouwde kom
adres:
Vendelweg 1
Postbus 162
8330 AD STEENWIJK
tel. 0521-538500
fax. 0521-538509
wijz.
dat.
get.
opmerkingen
Steenwijkerland
get.
D.Tromp
dat.
26-2-2015
formaat:
A4
schaal:
n.v.t.
tekeningsoort:
tekeningnr.:
07-00-VR0014